

# STUDIERESA TILL LONDON

med fokus på stadsbyggnad

Med stöd av kompetensfondsmedel 2018

Deltagare från kommunstyrelseförvaltningen och bygg- och miljöförvaltningen

30 sept - 2 okt 2018

## Resans syfte och upplägg

Bygg- och miljöförvaltningen och Samhällsbyggnadsavdelningen tilldelades våren 2018 sammanlagt 200 000 kronor ur kompetensfonden för att göra en gemensam studieresa. Valet föll på London med tyngdpunkt på nybyggnadsområdet Canary Wharf som ligger strax utanför stadskärnan. Området har under fyrtio år omvandlats från hamn till affärsdistrikt med ny tunnelbana, spårväg, skyskrapor och goda shoppingmöjligheter.

Utvecklingen av området kan på många sätt relateras till vårt arbete med Veddesta, framförallt när det gäller att skapa miljöer i en större skala och med stort inslag av verksamheter. Studieresor som denna inspirerar i planeringsarbetet och ger bra möjlighet att reflektera över professionsgränser och tillsammans se goda exempel. Vi var sammanlagt 33 deltagare i gruppen, däribland planarkitekter, exploateringsingenjörer, anläggningsingenjörer, miljöplanerare, strateger och chefer inom stadsbyggnadsområdet.

Resan inleddes söndagen den 30 sept 2018. Gruppen bodde på hotell i Canary Wharf och därifrån utgick de två dagarnas guidade turer. Måndagen ägnades åt besök i det område som upprustades till OS 2012, utvecklingsområdet Kings Cross samt besök på arkitektkontoret JTP, allt under ledning av två lokala stadsplanerare. På tisdagen deltog gruppen i guidade turer i Canary Wharf med fokus på omvandlingsarbetet.

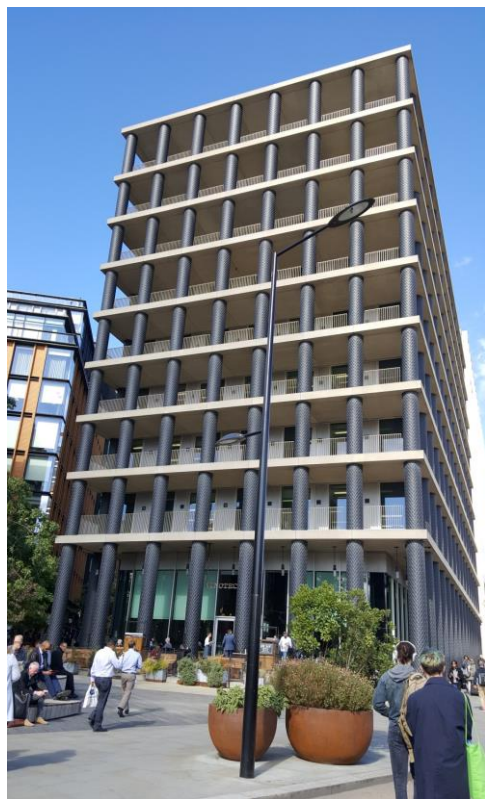
Gruppen var indelad i mindre, förvaltningsblandade grupper med uppgift att särskilt observera olika aspekter vid stadsplanering. Fördjupningsområdena gällde såväl infrastrukturlösningar som parkplanering och byggnadsgestaltning. Reflektion kring dessa aspekter redovisas i korta drag i denna reseberättelse.



## Höga hus

London uppvisar ett alltmer komplett bestånd av skyskrapor i olika typer av stadsmiljöer.

Först och främst kan konstateras att den höga höjden som princip inte är problematisk. Det är snarare sammanhanget och hur stråk hänger ihop, de första våningsplanens utformning och husens möte med gatan som avgör hur välfungerande och välgestaltat stadsrummet upplevs.

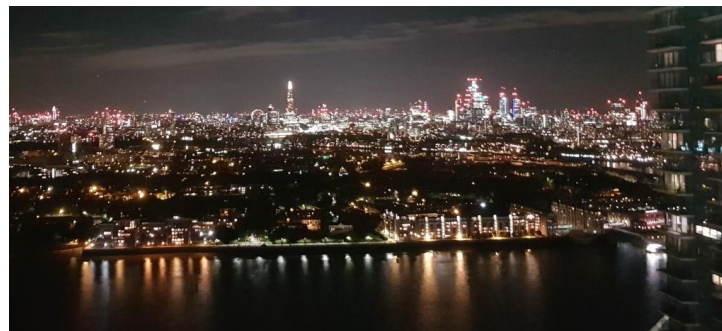


*Det sätt som människan möter höga hus har stor betydelse. En jämförelse kan göras med stora naturobjekt; höga träd om 27 meter, motsvarande 9 våningar, möter människan med fingrenigt lövverk och papperstunna blad; upplevelsen kan trots trädets storlek vara en begriplig skala, sensibilitet och visuell vänlighet. Dessa kvaliteter bör även präglade höga hus. Särskilt viktigt är omsorgen om detaljer på gatunivå och en volymhanterad fasad.*

I London kunde vi se flera exempel på relativt smala gaturum (max 18 meter) med smäckra höghus intill relativt låga byggnader vilket både gav en spännande kontrastverkan och en trivsamt gatumiljö.

Vidare konstaterades att skyskrapor gärna trivs ihop. Kluster av höghus bidrog till en dynamisk känsla i gatunivå och en intressant skyline. När höga hus står ensamma kan effekten snarare bli den motsatta.

Slutligen konstaterades att utformningen har betydelse, både estetiskt och för att bl.a. hindra turbulens/vind på gatan. Här såg vi många bra lösningar såsom sockelvåningar med indragen höghusdel.



*Höga hus i dynamisk och balanserad gruppering ger spännande och vacker "skyline". Silhuetten fungerar både i dagsljus och efter solnedgång.*



*En framgångsfaktor för höga hus i tät stad är medveten arkitektur och genomtänkt strategi. Olika volymer och arkitektoniska uttryck ska balanseras och det nybyggda ska möta en kulturhistorisk skala.*

*En framgångsfaktor är också att skapa plats för grönska, restauranger och folkliv.*



**Sammanfattningsvis:**  
Dags att ta ett nytt spännande och utmanande stadsbyggnadskliv och bygga höga hus i bland annat Veddesta.

## Gränssnittet mellan allmän och privat mark

Som särskild uppgift studerade gruppen gränsdragningen mellan privat och allmän mark. Med Londons särskilda strukturer och underliggande förutsättningar för gränsdragning var detta var en mycket intressant uppgift.

På många platser kan man uppleva tydliga gränser mellan allmänna och privata ytor. Många gator har förgårdsmark där små gårdar är upphöjda och avskilda med en liten stödmur, som på ett tydligt sätt visar var man kan röra sig och inte. Vid andra platser framgår ägoförhållandena genom markbeläggning, tex mellan en allmän trottoar och ett privatägt utrymme under en utkragande byggnad. Gränser kan också visas med pollare, staket och nivåskillnader genom trappsteg. Vissa lösningar skulle fungera eller kunna anpassas till en svensk kontext. Andra lösningar skulle inte klara det svenska klimatet, och inte heller de svenska krav som finns på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet.

Gränserna dock var emellanåt otydliga. Som exempel fanns publika torgytor som var kraftigt avskärmade med staket. På andra platser fanns trottoarer där beläggningsen förvillande nog var densamma som den angränsande uppfarten till ett privat hus.

Gatumiljöerna i London är ofta är privatägda. Det visade sig att många ytor som var tydligt utformade för att vara publika ändå inte var allmän plats. Detta innebär att det i det publika rummet finns en inneboende risk för exkludering. På vissa platser framgick att området var privat via skyltning med budskapet att man uppehåller sig i det publika rummet på ägarens villkor. Mer specifika regler för dessa platser gick dock inte att utläsa av miljöernas utformning.



*Många gator har förgårdsmark där små gårdar är upphöjda och avskilda med en liten stödmur, som på ett tydligt sätt visar var man kan röra sig och inte.*



*Skillnader i beläggning markerar gränsen mellan olika ägare.*



*Nivåskillnader genom trappsteg ses ofta och upplevs då som en gräns mellan privat yta och mer allmän yta.*

Förutsättningarna för publika platser i London, och framförallt ansvaret för den enskilde nyttjaren av det publika rummet, är svåra att översätta till svensk kontext. Hos oss är kommunen ansvarig för säkerheten för tredje man på allmän plats. Kraven på säkerhet och framkomlighet enligt byggnormer och lag måste beaktas när vi ser över möjligheten att tillämpa goda exempel och lösningar i våra pågående projekt inom Järfälla kommun.



*Torg och vistelseytor i Docklands upplevs som allmänna ytor men hela området är privatägt vilket innebär att ägarna har rätt att bestämma vilka som får vistas i området.*



# Utformning av tunnelbanestationer

I samband med två dagars studiebesök i London studerade vår grupp ytorna kring tunnelbanestationer och tågstationer. Dessa ytor används av tusentals människor varje dag, vilket ställer betydande krav på en genomtänkt utformning. Ett flertal olika funktioner behöver inrymmas för att tillse att ytorna blir goda stadsmiljöer.

Vi har valt att identifiera fyra nyckelelement som alla behöver beaktas;

## Tillgänglighet

Innefattar bland annat möjligheten till cykelparkering, taxiplatser, drop-off zon, samt tillgänglighet för människor med olika typer av funktionsnedsättning. Ofta fungerar ytorna som mötespunkter och därför bedöms det som viktigt att de är lätta att orientera sig efter. Stationen får därför gärna kompletteras med större konstverk eller liknande. Det är önskvärt att ytorna också kan innehålla sittplatser, vilka kan fungera som både mötes- och viloplatser.

## Trivsamt

De allmänna ytorna ska nyttjas av många och därför anses det viktigt att prioritera god kvalitet vid val av ytmaterial. Ytorna fungerar därutöver ofta i praktiken som en port till staden/kommunen/stadsdelen. Grönska, träd och planteringar, gärna i kombination med vatten, kan bidra till trivsel och trivsamma mötesplatser. Det bedöms även som viktigt att möjliggöra väderskydd, t.ex. i form av tak längs med stationens fasad, vid entréerna/utgångarna. Service i form av exempelvis kiosker, serveringar och publika toaletter kan också sortera in under denna rubrik.

## Trygghet

Inom detta begrepp rymms både trafiksäkerhet och personlig trygghet. Exempelvis bör biltrafiken/busstrafiken finnas på tillräckligt avstånd så att man inte går från stationen rakt ut i trafiken. Belysningen bör vara god kvällstid.

## Transfereffektivitet

Innefattar bland annat tydlig och genomtänkt skyltning som gör att bytet mellan olika färdmedel blir enkelt. Det bör finnas tillräckligt med utrymme (torgyta) för människor att uppehålla sig på utan att känna sig i vägen vilket förutsätter noggrann utformning av den yta där resenärerna möter allmän plats, dvs. "ytan utanför spårrarna".



*Den runda byggnadsdelen utanför stationen vid King's Cross/Saint Pancras kan sannolikt fungera som en lättigenkännlig mötesplats.*

*En informationstavla underlättar för de som byter resesätt vid denna knutpunkt. Torgytan utanför stationen inrymmer som synes även sittplatser.*

*Möjlighet till väderskydd för resenärer som lämnar tunnelbanestationen vid King's Cross/Saint Pancras.*

*Tunnelbaneuppgången i Canary Wharf har en väl tilltagen yta kring entrén/utgången, vilket möjliggör effektiva flöden samt medför att de som lämnar stationen inte behöver gå rakt ut i en trafikerad gata. Bakom själva entrén finns en mindre park som kan användas som lunga och rekreativ mötesplats.*



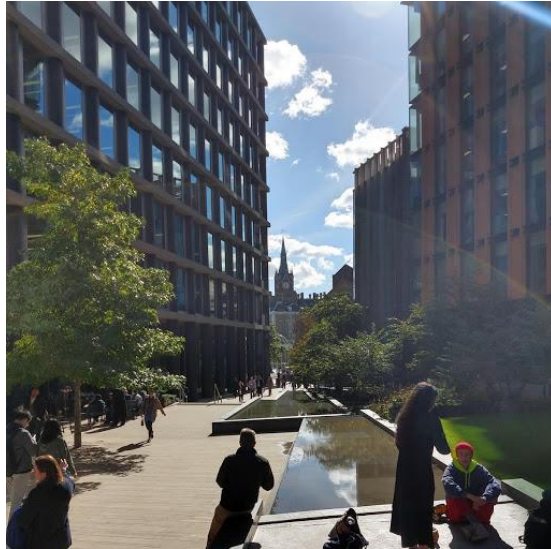
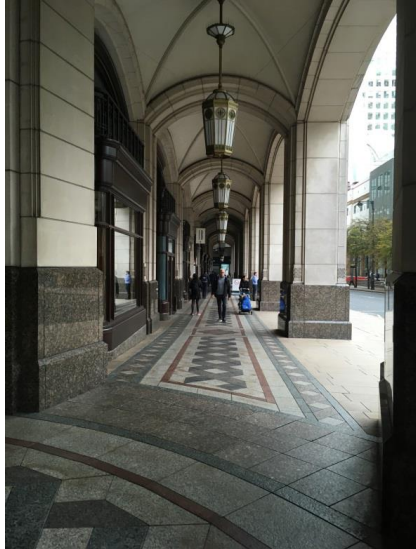
*Utanför denna DLR-station (DLR=Docklands Light Railway) har man valt att prioritera belysning – kanske ett sätt att öka den upplevda tryggheten på platsen.*

# Fotgängarens plats i stadsrummet

Aspekter som trygghet, tillgänglighet, upplevelse och tydlighet i stadens struktur är viktiga. Trottoarmåtten är generellt bra tilltagna i de nya områden vi besökte. Måtten smalnar av utmed parker eller torg och trottoarerna är ofta möblerade på ett sätt som försämrar tillgängligheten och orienterbarheten. Som praxis får fotgängare passera och röra sig över nästan alla stråk och ytor, men på vissa ställen är det särskilt och omfattande skyltat med flera påminnelser om att man rör sig på privat mark och att all användning kräver markägarens tillstånd.

Fotgängaren hänvisas till de mer spektakulära byggnaderna och torgen, där det är lätt att röra sig och förberett för stora flöden av passerande morgon, lunch och vid hemgång. I dessa lägen finns det även gott om alternativa passager för att undvika trängsel mellan arbetsplatserna och kollektivtrafiken.

Vissa byggnader har inbjudande arkader mot huvudstråk och torg, vilket ökar upplevelsen av ett generöst gaturumsmått samtidigt som de höga byggnaderna får en mänsklig och greppbar skala i fotgängarens nivå. Verksamheter och entréer är ofta tydligt markerade i gaturummet med en kombination av färggrann skyltning, uppglasning längs hela lokallängden eller genom särskild materialverkan. Entrépartier i de nyare områdena är ofta indragna, försedda med skärmtak eller så kragar byggnaden ut över dessa.

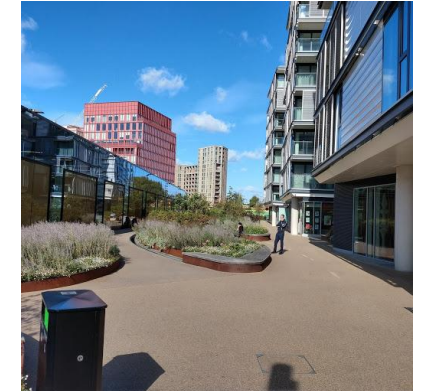


## Docklands

Det märks tydligt på kvällarna att det bor få människor i området. Människor rör sig endast i vissa stråk vilket leder till en känsla av otrygghet om man avviker från stråken. Stråken verkar följa det genaste sättet att ta sig från arbetsplatser till stationerna. Gatustråken bryts upp av ex. privat underjordsgalleria, inomhus nöjesbyggnad med park m.m. Passager till bostadsområden norr om Docklands går via stationer för kollektiva färdmedel. Passage kräver en betald biljett. Det ska enligt uppgift ändras med nya gångbroar. Typiskt fina stråk som kajpromenader kan bitvis abrupt brytas upp med instängslade privata områden bevakade av vaktpersonal.

## Kings cross

Fantastisk blandning av en äldre bebyggelse och nya byggnader med helt annan gestaltning. Kreativt att gamla stationsbyggnader och lagerbyggnader m.m. bevarats och fått en ny användning. Nätet för fotgängaren utgörs av relativt tydliga gatustråk och gröna stråk blandat med storkvarter med passage genom privata köpcenter.



## Royal Albert Docks

OS aqua arenan upplevdes svårtillgänglig med få kopplingar och otydlig entré. Området präglades av barriärer och låg isolerat. Intressant med tre olika planeringsfaser, dvs planering inför OS, tiden närmast efter OS och de s.k. legacyplanerna på längre sikt. Det finns förutsättningar att kunna knyta ihop aktivitetsparken och bostadsområdena på sikt. Parkeringsytor kan ersättas med bostäder och service m.m.

Praxis är att fotgängare får passera och röra sig över nästan alla stråk och ytor oavsett om det är privat mark eller inte. I Canary Wharf är det många omdirigeringar av fotgängare pga. tillfällig lösningar då det pågår byggnation. Dessa upplevs relativt tydliga. Omfattande skyltning förekommer också på sammanhängande stråk eftersom stråken delas av flera fastighetsägare. Här kan också anvisningarna språkligt och innehållsmässigt skilja sig åt.

## Cyklistens plats i stadsrummet

Det första som slog oss var att vi inte såg cyklar i någon stor mängd. De som cyklade rörde sig framförallt i blandtrafik och det verkar fungera relativt bra.

En typ av cykelstråk kallas Cycle Superhighways. De är numrerade och markerade med blå färg. De löper ofta i blandtrafik på lugnare gator, men består även av egna cykelbanor genom större korsningar och i trängre avsnitt. I dagsläget finns det 8 banor, men det pågår en utbyggnad i enlighet med Londons cykelplan (Strategic Cycling Analysis).

Cykelstråken har förlagts till lugnare sidogator där det inte är lika livlig trafik som på genomfartsgatorna och handelsgatorna. Cyklisterna leds till största delen genom mer bostadsorienterade områden. De gator där cykling sker i blandtrafik är hastighetsbegränsade till 20mph (cirka 30km/h) och gatorna är anpassade med gott om farthinder för att se till att bilarnas hastighet hålls nere. Med täta mellanrum finns markeringar i gatan i form av en blå ruta och numret på cykelstråket. Där det är egna cykelstråk är hela banan blå och numret på cykelstråket står med jämna mellanrum.



Vid sidan av de snabbare cykelstråken har man även börjat skapa lugnare cykelvägar på bakgator (Quietways). De är anpassade för lugnare cykling och för nya Londoncyklister. Dessa markeras med lila.



Infrastrukturen för cykel består också av vanliga cykelfält längs vissa gator och s.k. cykelboxar längst fram vid trafikljusen där cyklisten ges eget utrymme.

Det finns även ett låncykelsystem med ställ där man kan hämta ut och lämna tillbaka cyklar. Man betalar för den period som man vill använda cykeln. Dessutom finns ett annat system där man med hjälp av en app i telefonen kan hitta cyklar som står fritt i staden. Cyklarna har ett lås kopplat till en GPS som gör att man kan lämna cykeln där man vill och som sagt kan hitta en cykel med hjälp av telefonen. Systemet fungerar bra i Londons välordnade, centrala områden och i de flesta andra städer. Skadegörelse har dock förekommit i vissa andra städer och systemet har då tvingats stänga.

Cykelcentret (Lee Valley VeloPark), etablerat i Stratford kring velodromen från OS 2012, har också stärkt cykling som transportmedel. Förutom velodromen har man sparat banorna för BMX och mountainbike som användes under OS. Det har även knutits flera andra aktiviteter kopplade till cykling, till exempel träning, cykelskola med mera.

## Kollektivtrafikens plats i stadsrummet

Bussarna har vanligen egna bussfiler, men inne i city är vägnätet så trångt att detta inte är möjligt. Den inre kärnan präglas trots detta av busstrafik tack vare den goda turtätheten. Bussarna avgår med minst kvartstrafik dygnet och veckan runt. Med fungerande busstrafik nattetid på ordinarie sträckor begränsas behovet av att gå långt till och från busshållplatsen, vilket kan vara positivt ur ett trygghetsperspektiv.

London har nyligen bytt ut sin fordonspark till elbussar/hybrider. Tanken är att bussarna ska laddas kvällstid och i övrigt fungera i en vecka innan nästa laddomgång. Tyvärr fungerar inte det nya 600 volt systemet tillräckligt så bussarna går ändå oftast på diesel.

Med dubbeldäckare åstadkoms en högre kapacitet inom befintlig infrastruktur och turtäthet.



Lightrail är tunnelbana på högbana. Med detta system blir tunnelbanan dels inte en barriär i gaturummet och dels kan utrymmet under nyttjas för andra funktioner.

Omvända busshållplatser (se bild ovan) ger ökat skydd mot trafiken för väntande.

Fråga uppkom hur mycket bussarna används av äldre och småbarnsföräldrar. Bussarna ser ut att vara handikappanpassade men anpassningen sker inte per automatik – för detta krävs knapptryck efter kontakt med förare.

När cykelfiler blandas med bussfiler finns en risk att cyklisten kommer till skada, särskilt då bussen ger sig företräde.

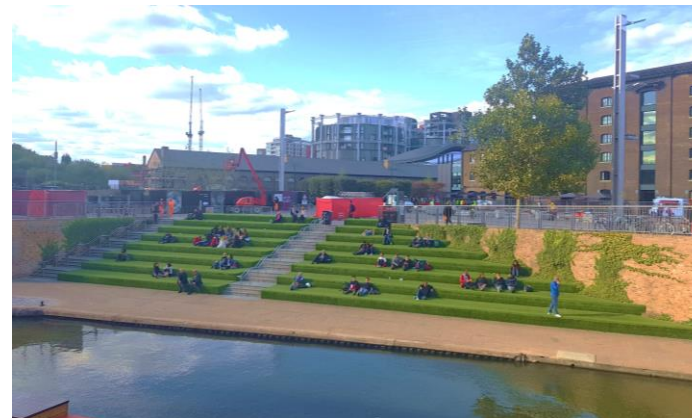




## Utformning av fickparker

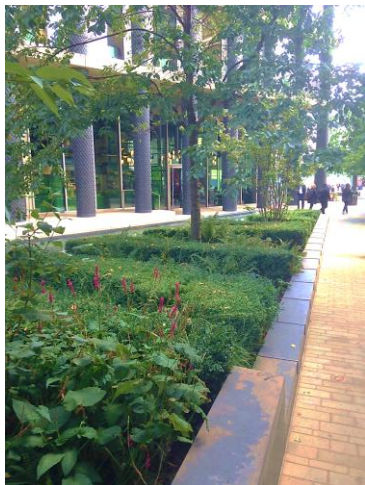
Fickparker är en direktöversättning från engelskans pocketpark och dessa små parker har sin uppkomst i amerikanska storstäder. Det finns bl. a. ett flertal i New York.

Då den alltmer täta och urbana stadsplaneringen inte alltid ger närhet till större parker kan en fickpark till viss del fylla en funktion för rekreativ funktion. Dessa vardagsoaser kan ges olika innehåll och karaktär. Förutom att vara en plats för avkoppling, återhämtning och inspiration kan den fungera utmärkt som mötesplats.



För att kompensera den lilla storleken, från några hundra kvadratmeter och uppåt mot en hektar, krävs ett väl genomtänkt och programmerat innehåll i form av högkvalitativa värden. Vanliga inslag är blomsterplanteringar, vatten, sittplatser och särskilt anpassad belysning. De större parkerna kan utöver lugna ytor även erbjuda plats för lek och spontanidrott i mindre omfattning. Gemensamt är höga vistelsevärden planerade för att hålla på såväl kort som lång sikt ur både ett ekonomiskt och socialt perspektiv.

En medveten placering i området är viktig för att dessa vardagsoaser ska vara en del av människors vardagsmiljö. Det ska inte råda någon tvekan om att den är öppen för alla. Genom att även ta det mikroklimatpositiva perspektivet i beaktande påverkas önskan och viljan att vistas i parken.



## Synbara klimatåtgärder i stadsmiljön

Till vilken utsträckning klimatanpassningsåtgärder arbetats in i stadsprojekten skiljde sig synbart mellan de olika stadsdelarna som besöktes under studiebesöket. Gemensamt för Olympic park, Canary Wharf och Kings Cross var satsningen på miljövänligare transportalternativ då kollektivtrafiken varit en förutsättning för en framgångsrik och hållbar stadsutveckling.

Det var främst den bilfria stadsdelen Kings Cross som stod för det goda exemplet där biltrafiken har ersatts av kollektivtrafik och där alla varuintag till stadskärnan sker under mark. Genom att satsa på en central och bred kollektivtrafiknod har de som bor och arbetar i området valt bort bilen och skapat sig vanan att resa kollektivt, något som har positiva effekter för både klimatet och luftkvaliteten i området.

Trots platsernas initialt dåliga förutsättningar har stadsdelarna eftersträvat en urban grönstruktur. Det finns stora värden med att skapa gröna ytor i en urban kontext då de är effektiva som klimatanpassningsåtgärd. Gröna ytor bidrar med positiva effekter för miljön då de skapar goda förutsättningar för dagvattenhantering, motverkar luftföroreningar och en förhöjd mark- och lufttemperatur. Innovativa och upplyftande grönytor som placeras centralt uppmuntrar också till ett bra första intryck och upplevelse av området, något som kan bidra till ett ökat marknadsvärde.



## Dagvattnets plats i stadsrummet

Det var svårt att hitta information om hur dagvattnet tas om hand i London, men mycket tyder på att en stor andel av dagvattnet leds ut i Themsen utan fördröjning eller rening. Många av Themsens tillflöden har även täckts över för att öka andelen byggbar mark. Nedan kommer dock några exempel på hur dagvatten omhändertas i några av Londons nyare områden.

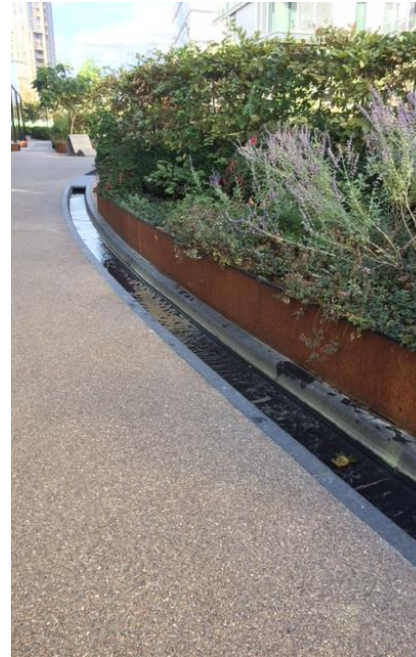
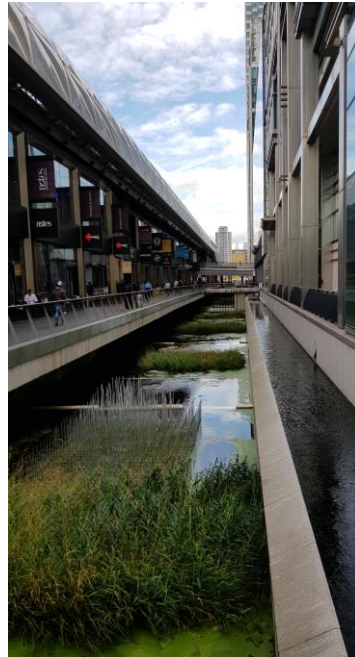
### Gröna tak och väggar

Gröna tak (vegetationsklädda tak) används för att omhänderta takvatten på många fastigheter i London. Förutom att rena och fördröja dagvatten ger de estetiska värden både för de som vistas på taken, men också för de som ser ner på taken från andra högre byggnader. Förutom att använda taken för dagvattenhantering kan tak också nyttjas för olika aktiviteter, exempelvis som bollplaner, vilket kan vara extra bra i tätt bebyggda områden där innergårdar saknas. Även gröna väggar kan användas för dagvattenhantering och för att höja de estetiska värdena och bidra till en ökad biologisk mångfald. I King Cross fanns ett krav från myndigheterna att minst 15 % av taken i områden skulle vara vegetationsklädda.

(Foto från vårt hotell samt foto från London Aquatics Centre)

### Dagvatten för att minska vattenförbrukningen

I många delar av världen är dricksvattentillgången begränsad. Genom att nyttja dagvatten för t.ex. bevattning eller spolning av toaletter kan vattenkonsumtionen minskas. I King Cross fanns ett dagvattenmagasin i Granary Square som används för att spola toaletter i Granary building.



### Mångfunktionella ytor och synligt vatten

Öppna dagvattenlösningar kan användas som trevliga inslag i parker eller för lek och rekreation. I Olympic Park fanns ett trevligt exempel där ett vanligt dike bidrog med flera värden till parken. Förutom att rena och fördröja dagvatten bidrog diket med både estetiska värden och en ökad biologisk mångfald. Diket bidrog till en annan typ av terräng och andra växter. Olika typer av hoppstenar över diket innebar att diket inte utgjorde ett hinder utan istället inspirerade till lek. Vid vårt besök sågs barn leka i och kring det för tillfället torra diket.

(Bild på dike i Olympic Park)



Olika typer av dammar och magasin kan också nyttjas för att rena och fördröja dagvatten. Vid Crossrail station i Canary Wharf hade ett dagvattenmagasin byggts i den norra dockan. Stenbyggda vallar och olika vattenväxter bidrar till anläggningens renande funktion och gör magasinet till ett trevligt inslag i stadsmiljön. Themsen och Londons många kanaler och dammar bidrar också till ett bättre klimat i staden.

Deltagare Bygg- och miljöförvaltningen

Johan Bergman, Hans Enelius, Lisbeth Eriksson, Helena Fermsjö, Jenny Färm, Michael Jangenfalk, Maria Jörle, Nina Karlsson, Olle Lagergren, Alexandra Lindén, Babette Marklund, Rolf Mattsson, Niklas Rousta, Lisa Schild, Kerstin Sköld, Anna Sundén, Janne Marie Svarthumle, Heidi Wennberg, Gabriella Östman

Deltagare Samhällsbyggnad

Dino Alijagic, Anders Berg, Toni Chmielewski, Malin Danielsson, Emelie Grind, Ingela Isaksson, Viktoria Losvans, Isabell Lundberg, Erik Nord, Per Rinde, Christina Schröder, Elisabet Stuart, Ruben Wennerberg, Teresa Westman

